

## 明細書

## 伝導結合機構

## 技術分野

[0001] 本発明は、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構に関するものである。

## 背景技術

[0002] 従来から、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動することによって、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保持して、最適な状態での燃焼制御を行っている。

[0003] 層状掃気2サイクルエンジンは、掃気行程でシリンダ内へ先に流入した先導空気を燃焼ガスと一緒に排気ポートへ流出させており、しかも、先導空気の後からシリンダ内へ流入する混合気は、シリンダ内に滞留させることができるようになっている。これによって、シリンダへ流入した混合気が燃焼ガスと一緒に排気口から大気中へ排出されるという、所謂吹抜け現象が防止され、排気ガス濃度を大幅に低減することができ、燃費の浪費も少なくすることができる。

[0004] 先導空気と混合気とをシリンダ内に流入させるタイミング、流入量等を制御するうえで、気化器における絞り弁の開度に対して最適な先導空気制御弁の開度を得る制御機構として、伝導結合機構が用いられている。

[0005] 層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構としては、例えば、特開2000-314350号公報(特許文献1)によりカム機構やリンク機構を用いたダイヤフラム気化器が提案されている。

[0006] 特許文献1に記載されたダイヤフラム気化器は、図12に示すような構成を備えている。即ち、気化器ケーシング60内に配した図示せぬ絞り弁の絞り弁軸63には、一端に操作レバー66を担持している。操作レバー66は絞り弁軸63の一端67に相対回転不能に配置され、復帰ばね68を介して絞り弁62の閉弁方向に弾性付勢されている。また、操作レバー66は図示せぬ態様で気化器制御ケーブルまたはこれに類似したものと接続されており、気化器ケーシング60内に配した図示せぬ絞り弁の開度を

調整することができる。

[0007] 絞り弁軸63の他端67'には図13で示すようにレバー69が相対回転不能に拘持されている。同様に、先導空気制御弁の軸65の端部70にはレバー71が拘持されている。レバー69、71は引張り棒72を介して互いに結合されている。引張り棒72の一端は、回動可能にレバー71に係合し、他端は、ほぼ回転方向73に延びるようにレバー69に設けた縦スリット74内に配されている。これによって、レバー69、71と引張り棒72とにより伝導結合部76としてのリンク機構を構成している。

[0008] 先導空気制御弁の軸65と絞り弁軸63の間に形成されている伝導結合部76は絞り弁軸63の回動によって駆動され、その際位置に依存した先導空気制御弁と気化器の絞り弁62との結合が与えられている。図12に示すように、絞り弁軸63には復帰ばね68が絞り弁62の閉弁方向に作用し、先導空気制御弁の軸65には対応的にコイルばね75が作用する。コイルばね75は、先導空気制御弁として構成されたバタフライ形の絞り弁の閉弁位置を決定している。図13に示しているように、絞り弁軸63と先導空気制御弁の軸65とのホームポジションはそれぞれ復帰ばね68とコイルばね75とによって決定することができる。

[0009] 伝導結合部76としてのカム機構を構成したものとしては、図14に示すように、絞り弁軸63と軸65にそれぞれカム輪郭部80とカム輪郭部81を有したレバー69' と71' とが取り付けられている。絞り弁軸63が気化器内の絞り弁とともに開弁方向73へ復帰ばね68の力に抗して移動すると、アイドリング時およびアイドリング下部範囲では、先導空気制御弁の軸65はレバー69' の自由端79とレバー71' の自由端78の間のアイドリング経路部77が克服されるまで操作されない構成となっている。

[0010] 自由端79のカム輪郭部80が自由端78のカム輪郭部81に接触したときには、すでに吸込み管路部分61内の絞り弁62は部分負荷位置にある。この時点で絞り弁62がさらに開弁すると、先導空気制御弁の軸65は開弁方向73へ連行され、その際の調整距離はレバー69' および71' の縦エッジのカム輪郭部80と81により決定することができる。

特許文献1:特開2000-314350号公報

発明の開示

## 発明が解決しようとする課題

[0011] 特許文献1に記載された発明では、先導空気制御弁と気化器の絞り弁との伝導結合機構としてリンク機構又はカム機構を用いているが、リンク機構を用いた場合には、レバー69、71とを連動回動させるためには、引張り棒72の長さが所定長さ以上必要となり、引張り棒72の長さが短いと、レバー69、71間での連動回動が行い難くなってしまう。

[0012] 即ち、引張り棒72の長さが極端に短い場合について考えてみると、レバー69とレバー71とは、レバー69、71の端部同士がピン結合された状態に近くなる。この時にはレバー69、71間には自由度がほぼなくなり、レバー69、71は回動したとしても、ほんの僅かだけしか回動しなくなる。また、レバー69、71の長さを短くすると、一方のレバーから他方のレバーに伝達される回転モーメントが小さくなり、大きな力を伝達することはできなくなる。

[0013] このため、気化器の絞り弁軸7と特許文献1に記載された発明との軸間距離を短くすることが難しく、気化器と先導空気制御弁との場積を小さくすることが難しかった。

[0014] また、特許文献1に記載された発明のように伝導結合機構としてカム機構を用いた場合、気化器の絞り弁軸63と先導空気制御弁の軸65にはそれぞれ閉弁方向に作用する復帰ばね68とコイルばね75が配されているが、弁軸63、65にゴミなどが入ると弁軸63、65が正常に機能しなくなる危険性がある。

[0015] 即ち、弁軸63、65にゴミなどが入った場合でも閉弁方向に回動するときには、気化器の絞り弁と先導空気制御弁とは連動して回動させることができるので、気化器の絞り弁の開閉を操作する操作レバー66における操作荷重の増加を招くことにはなるが、気化器の絞り弁と先導空気制御弁を開弁させる方向に回動させることはできる。

[0016] しかし、一旦開いた気化器の絞り弁と先導空気制御弁を閉弁方向に戻す場合には、気化器の絞り弁と先導空気制御弁の一方が開弁した状態のままとなり、一方のみ閉弁して他方の弁は閉弁することができなくなる。このため、正常な燃料が供給されず、空気不足による有害な排気ガスが排出される事態が発生することや、あるいは過剰な空気がシリンダ内に供給されて、エンジンの過回転や焼付き等の重大な被害を起こしてしまう。

[0017] 前記コイルバネのバネ力を強くして閉弁方向の戻し力を強くすると、気化器の絞り弁の開閉を操作する操作レバー66における操作荷重の増加を招き、手持操作機械においてはスロットル操作の荷重増加を招いてしまう。

[0018] 本願発明では、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の開弁操作時も閉弁操作時も強制的に両弁を連動駆動させることのできる伝導結合機構を提供することにある。

#### 課題を解決するための手段

[0019] 上記課題は、本発明の第1の主要な構成である、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、前記伝導結合機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の弁軸を、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の弁軸の往復回動によって強制的に連動駆動させるカム機構により構成されてなることを特徴とする伝導結合機構をもって効果的に解決される。

[0020] また、本発明の好ましい態様によれば、前記カム機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の弁軸に取り付けられ、該一方の弁軸と一体的に回動する、カム溝を有するカムと、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の弁軸に取り付けられ、該他方の弁軸と一体的に回動する、前記カム溝と当接する接触子を有するレバーとを備え、前記一方の弁軸及び他方の弁軸にそれぞれ配され、前記先導空気制御弁及び混合気絞り弁を閉弁方向に付勢するバネを備えている。

[0021] 更に上記課題は、本発明の第2の主要な構成である、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、前記伝導結合機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の弁軸を、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の弁軸の往復回動によって強制的に連動駆動させる歯車機構により構成されてなることを特徴とする伝導結合機構によつても効果的に解決される。

#### 発明の効果

[0022] 本発明の第1の主要な構成では、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と

気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構として、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸を開弁方向及び閉弁方向に回動させるときに、両弁軸を強制的に連動駆動させることができるカム機構となしたことを特徴としている。

[0023] これにより、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸にゴミ等が入って弁軸が正常に機能していないときでも、本発明のカム機構を介して先導空気弁及び気化器の混合気絞り弁の弁軸にそれぞれ配されているバネの戻りバネ力を合力として利用し、同合力を用いてそれぞれの前記弁軸に作用させることができる。

[0024] このため、一方の弁軸が正常に機能していないときでも、他方の弁軸に作用している戻り力によって両方の弁軸を閉弁方向に回動させることができるようになる。しかも、それぞれのバネの戻りバネ力を合力として利用し、両弁軸を閉弁方向に回動させることができるので、両弁軸に配したバネのバネ力を小さくすることが可能となり、気化器の絞り弁の開閉を操作するスロットル操作荷重を低減させることができる。

[0025] また、一方の弁軸が作動不良を起こしたときにおいて、バネの戻りバネ力を合力しても両方の弁軸を閉弁状態に戻すことができない場合でも、例えば、先導空気制御弁の弁軸に作動不良が発生して、先導空気制御弁が開いた状態で弁軸が停止した場合にも、先導空気制御弁の開度に対応した開度に、混合気絞り弁の開度が維持されるので、先導空気量に応じた適正な燃料をシリンダに供給することができる。

[0026] これにより、シリンダに混合気がほとんど供給されずに先導空気が大量に供給されてしまうといった事態が回避される。しかも、先導空気が大量に供給されてシリンダ内の燃料ガス濃度が薄くなつて、エンジンが過回転状態となつたり、エンジンの焼付き等といったエンジントラブルを防止することができる。

[0027] カム機構としては、カム溝を有するカム板及び同カム溝と当接する接触子を有するレバーとを備えた構成とすることができる。また、従来のものと同様に先導空気制御弁及び混合気絞り弁を閉弁方向に付勢するバネを、同先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸に配することができる。

[0028] カム機構として上述の構成を取ることにより、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸を、開弁方向及び閉弁方向に回動させるときにおいて、両弁軸を強制的に連動駆動させることができる。また、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそ

それぞれの弁軸の軸線が、平行状態に配されている場合においても、あるいはねじれ状態や交差状態に配されている場合においても、前記カム機構におけるカム溝形状及び接触子形状を適宜変更することによって両弁軸を強制的に連動駆動させることができる。

[0029] 本発明のカム機構において、先導空気制御弁が連動する前に、気化器の混合気絞り弁の弁軸が開弁方向において所定量回動してから、先導空気制御弁の弁軸が連動回動するように構成することができる。このとき、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のホームポジション状態において接触子が所定量移動してからカム溝のカム面と接触するように、接触子とカム面との間に間隙を構成しておくことが望ましい。これにより、先導空気制御弁を操作せずに気化器の絞り弁のみが開度することができる角度範囲を決定することができ、アイドリング時や始動時に先導空気がシリンダ内に流入するのを制御することができるようになる。

[0030] 本発明における第2の主要な構成は、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構を、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸を、開弁方向及び閉弁方向に回動させるときに、両弁軸を強制的に連動駆動させることができる歯車機構となしたことを特徴としている。

[0031] これにより、先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車と気化器の混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車とを噛合させることで、両弁軸を、開弁方向及び閉弁方向への回動において、両弁軸を強制的に連動駆動させることができる。先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車と気化器の混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車とは、直接噛合させる構成とすることも、中間歯車を介して噛合させることもできる。

[0032] 先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸の軸線が、平行状態に配されている場合でも、あるいはねじれ状態、交差状態に配されている場合でも、本発明の歯車機構を用いることができる。先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸の軸線が、平行状態に配されている場合には、例えば、両弁軸に平歯車を取り付けることにより、両弁軸を強制的に連動駆動させることができる。

[0033] また、先導空気制御弁及び混合気絞り弁のそれぞれの弁軸の軸線が、ねじれ状態

、あるいは交差状態に配されている場合には、両弁軸に取り付ける歯車として、傘歯車やはず歯傘歯車等を用いることができる。更には、中間歯車を軸支している軸に、先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車に噛合する第1中間歯車と、気化器の混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車に噛合する第2中間歯車とを離間して取り付け、両離間して取り付けた第1、第2中間歯車間の軸部に、例えば、自在継ぎ手を介在させることで、先導空気制御弁及び混合気絞り弁の両弁軸と第1及び第2中間歯車とをそれぞれ安定的に噛合させることができ、両弁軸を強制的に連動駆動させることができ。

[0034] 中間歯車を介在させたときには、先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車及び気化器の絞り弁の弁軸に取り付けた歯車の双方を大径の歯車とすることができます。先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車に対して、気化器の混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車による回転が伝達される前に、前記混合気絞り弁の弁軸のみが開弁方向に所定量回動することができるよう構成することができる。このとき混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車の一部に非噛合部を構成しておくことが望ましい。

[0035] 少なくとも混合気絞り弁の弁軸に取り付けた歯車として扇状の歯車を用いた場合には、同扇状の歯車が所定量回動してから先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車に回動が伝達される配置構成に、それぞれのホームポジションにおいて配置しておくことが望ましい。あるいは、混合気絞り弁の弁軸に取り付けた扇状の歯車の一部に噛合部を切り欠いた形状としておくこともできる。なお、これらの場合、先導空気制御弁の弁軸に取り付けた歯車は、扇状の歯車であっても全周にわたって歯が形成されている歯車であっても良い。

[0036] これにより、先導空気制御弁を操作せずに気化器の絞り弁のみが開度することができる角度範囲を決定することができ、アイドリング時や始動時に先導空気がシリンダ内に流入するのを制御することができるようになる。

#### 図面の簡単な説明

[0037] [図1]本発明の全体図を示す概略正面断面図である。(実施例)  
[図2]カム機構を用いた部分平面図である。(実施例1)  
[図3]カム機構の作動説明図である。(実施例1)

- [図4]カム機構の作動説明図その2である。(実施例1)
- [図5]カム機構の作動説明図その3である。(実施例1)
- [図6]カム機構の概略側面図である。(実施例1)
- [図7]カム機構を用いた変形例である。(実施例1)
- [図8]歯車機構の作動説明図である。(実施例2)
- [図9]歯車機構の作動説明図その2である。(実施例2)
- [図10]歯車機構の変形例である。(実施例2)
- [図11]歯車機構の変形例における側面図である。(実施例2)
- [図12]従来例のダイヤフラム気化器の平面図である。(従来例)
- [図13]図12の左方向から見た平面図である。(従来例)
- [図14]従来例におけるカム機構を示す平面図である。(従来例)

#### 符号の説明

- [0038] 1 層状掃気2サイクルエンジン
- 2 シリンダ
- 3 ピストン
- 6 クランクケース
- 7 クランク室
- 8 クランクシャフト
- 10 排気ポート
- 15 吸気ポート
- 16 掃気ポート
- 17 ピストン溝
- 18 掃気流路
- 20 気化器
- 20a 気化器本体
- 21 混合気絞り弁
- 22 弁軸
- 23 レバー

24, 24' 接触子  
27 弁軸  
28 カム板  
28a, 28b カム面  
35 ロータリーバルブ  
45 バネ  
46 バネ  
47 齒車  
47a 非噛合部  
48 齒車  
49 中間歯車  
60 気化器ケーシング  
62 絞り弁  
63 絞り弁軸  
64 絞り弁  
65 軸  
66 操作レバー  
68 復帰ばね  
69, 69' レバー  
71, 71' レバー  
72 引張り棒  
74 縦スリット  
75 コイルばね  
76 伝導結合部  
77 アイドリング経路部  
80, 81 カム輪郭部  
82 ダイヤフラム気化器  
A シリンダ室

## 発明を実施するための最良の形態

[0039] 本発明の好適な実施の形態について、添付図面に基づいて以下において具体的に説明する。本発明の伝導結合機構について、層状掃気2サイクルエンジンにおける先導空気の先導空気制御弁としてロータリーバルブを用いた例について以下で説明するが、本発明の先導空気制御弁としてはバタフライ型の絞り弁等の絞り弁を用いることができるものである。また、気化器における混合気絞り弁としてはバタフライ型の絞り弁を用いたものについて説明を行うが、混合気絞り弁としてはロータリーバルブ等の絞り弁を用いることができるものである。

[0040] 以下で説明する層状掃気2サイクルエンジン等の構成は、層状掃気2サイクルエンジン等の代表的な構成として説明するものであって、他の構成を有する層状掃気2サイクルエンジンに本発明の伝導結合機構を適用することができるものである。

[0041] 本発明の伝導結合機構におけるカム形状及び接触子の形状、又は歯車の形状は、以下で説明する形状、配置関係以外にも本発明の課題を解決することができる形状、配置関係であれば、それらの形状、配置関係を採用することができるものである。このため、本発明は、以下に説明する実施例に限定されるものではなく、多様な変更が可能である。

[0042] 図1は、本発明の実施形態に係わる層状掃気2サイクルエンジンの正面断面図である。図2は、伝導結合機構としてカム機構を用いた例における層状掃気2サイクルエンジンの部分平面図である。図3ー図5は、カム機構を用いた例における作動状況を説明する概略図である。図6は、カム機構を用いた例における概略側面図である。図7は、カム機構を用いた他の実施例を示す概略説明図である。図8、9は、伝導結合機構として歯車機構を用いた例における作動状況を説明する概略図である。図10、11は、歯車機構を用いた他の実施例を示す概略説明図である。

### 実施例 1

[0043] 図1に示すように層状掃気2サイクルエンジン1としては、クランクケース6の上部に取着されたシリンダ2にはピストン3が摺動自在に嵌装されている。クランクケース6に回転自在に取着されたクランクシャフ8には、クランク室7内で回転自在に支承されたクランク9の一端が結合されるとともに、コネクティングロッド4を介してピストン3が結合

されている。また、シリンダ2の頂部には点火栓5が取着されている。

[0044] シリンダ2の内壁面に開口する排気ポート10は、排気流路11を介してマフラ12に接続されている。シリンダ2の内壁面の、排気ポート10よりやや下方には掃気ポート16が開口している。掃気ポート16は、クランク室7と掃気流路18により連通している。また、掃気ポート16は、ピストン3の外周部に設けたピストン溝17を介して先導空気制御弁としてのロータリーバルブ35に連通した第1先導空気流路14と連通している。

[0045] シリンダ2の内壁面の下部にはクランク室7に開口した吸気ポート15が形成され、同吸気ポート15は、第1吸気流路13を介して気化器20に連通した第2吸気流路31と連通している。

[0046] 第1吸気流路13及び第1先導空気流路14は、断熱を目的とするインシュレータ30に形成した第2吸気流路31及び第2先導空気流路32とそれぞれ接続している。また、インシュレータ30には先導空気制御弁としてのロータリーバルブ35を配設されており、ロータリーバルブ35は、図2に示す弁軸27を中心に回動する。更に、インシュレータ30にはロータリーバルブ35に接続した第3先導空気流路33が形成されている。

[0047] インシュレータ30に形成した第2吸気流路31は、気化器20に接続し、気化器20は図示せぬ燃料タンク及びエアクリーナ25に接続している。また、インシュレータ30に形成した第3先導空気流路33もエアクリーナ25に接続している。

[0048] 気化器20にはバタフライ型の混合気絞り弁21が設けられており、弁軸22を中心に回動して混合気の流量を制御することができる。バタフライ型の混合気絞り弁21の開度は、図2に示すように操作レバー29により制御される。操作レバー29は、図示せぬ気化器ケーブル等により操作される。また、図2に示すように、ロータリーバルブの弁軸27の端部には、カム板28が取り付けられ、カム板28にはカム溝28cが形成されている。また、弁軸27には、図6に示すようにバネ46が配され、ロータリーバルブ35を閉弁させる方向に弁軸27又はカム板28を付勢している。

[0049] 混合気絞り弁21の弁軸22にはレバー23が取り付けられ、同レバー23には前記カム板28のカム溝28cと係合する接触子24が配設されている。また、弁軸22には、図6に示すようにバネ45が配され、混合気絞り弁21を閉弁させる方向に弁軸22又はレバー23を付勢している。弁軸22に配したバネ45は、レバー23側に配する代わりに、

図2に示す操作レバー29側に配することもできる。カム板28とレバー23により伝導結合機構としてのカム機構を構成している。

[0050] 上述のカム機構により、先導空気制御弁としてのロータリーバルブ35と気化器20の混合気絞り弁21とを連動駆動させることができ、それぞれの絞り量、即ち、開度が制御されるように構成されている。尚、カム機構の作動については、以下における図3～5の説明において詳細に説明する。

[0051] 次に、層状掃気2サイクルエンジン1の作動について説明する。図1に示すピストン3の上死点位置において、シリンダ室Aで圧縮されている混合気が点火栓5により着火されると、混合気は爆発してピストン3を下方に押し下げる。

[0052] この時点では掃気ポート16及び掃気流路18にはエアクリーナ25により浄化された先導空気が充満している。また、クランク室7には気化器20において、燃料と、エアクリーナ25により浄化された空気が混合された混合気が充満している。

[0053] ピストン3が下降すると先ず吸気ポート15が閉じ、クランク室7内の混合気は圧縮される。ピストン3の下降にともなって次に、排気ポート10が開き、燃焼ガスは排気流路11を通り、マフラ12を介して外部に排出される。続いて掃気ポート16が開き、圧縮されたクランク室7内の混合気の圧力によって、掃気ポート16から先導空気がシリンダ室Aに流入し、シリンダ室Aに残っていた燃焼ガスを排気ポート10から排出する。

[0054] 先導空気のシリンダ室Aへの流入に続いて、クランク室7内の混合気はシリンダ室Aに流入するが、混合気がシリンダ室Aに流入するときにはピストン3は上昇して排気ポート10を閉じた状態となっている。これによって、混合気が外部にそのまま排出されること、即ち、所謂吹き抜け現象が防止され、排気ガスに含まれる炭化水素HCの量を少なくすることができ、また燃料の浪費も少なくなる。

[0055] 気化器20を通過する混合気の量は混合気絞り弁21によって制御され、先導空気の量は、ロータリーバルブ35により制御される。混合気絞り弁21とロータリーバルブ35の絞り量、即ち、開度の制御は伝導結合機構によって連動して制御されるため、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保ち、最適な状態での燃焼を行うことができる。

[0056] 次に、図3～6を用いてカム機構の作動について説明する。図3に示すように、ロー

タリーバルブ35の弁軸27に取り付けたカム板28には、先端部が開放したカム溝28cが形成されている。カム溝28cの内面には、2叉状のカム面28a、28bがそれぞれ形成されている。カム溝28cとしては、先端部が開放していない閉じたカム溝として形成することもできる。

[0057] 気化器20における混合気絞り弁21の弁軸22にはレバー23が取り付けられ、レバー23の端部近傍には接触子24が配設されている。接触子24としては、ピンや回転ロールをレバー23の端部近傍に取り付けた構成とすることができる。また、図7に示すようにレバー23の先端部を折り曲げて形成した屈曲部や、レバー23と一体的に形成した屈折部等を接触子24として用いることができる。接触子24の形状を円筒形状、球形、回転ロール形状等のように、接触子24とカム面28a、28bとが線接触、点接触することにより、接触子24が係合するカム面28a、28bとの摺動抵抗を低減させることができる。

[0058] 図3は、先導空気制御弁及び混合気絞り弁21がホームポジション状態に配置されている状態を示しており、図2に示す操作レバー29の作動によって弁軸22が反時計回り方向に回動すると、弁軸22が反時計回り方向に所定量回動してから先導空気制御弁の弁軸27が連動回動する。即ち、接触子24とカム溝28cのカム面28bとの間に形成された間隙によって、先導空気制御弁の弁軸27を連動回動させる前に、気化器20の混合気絞り弁21の弁軸22を所定量回動させることができる。尚、ここでは図3における弁軸22の反時計回り方向の回動により、混合気絞り弁21が開弁され、弁軸27が時計回り方向に回動することにより先導空気制御弁が開弁するものとして説明している。

[0059] 接触子24とカム面28bとの間隙は、先導空気制御弁を操作せずに気化器の混合気絞り弁21のみが開度することができる角度範囲として決定しておくことができ、この間隙によってアイドリング時や始動時に先導空気がシリンダ内に流入するのを制御することができる。

[0060] 図2に示す操作レバー29の作動によって弁軸22が反時計回り方向に更に回動すると、図4に示すように接触子24とカム面28bとが係合し、カム板28を図4における時計回りに回動させる。カム板28の回動により、弁軸27が回動し、図1に示すロータリ

一バルブ35が回転してエアクリーナ25と掃気ポート16とを連通状態にすることができる。

[0061] カム板28、レバー23及び接触子24により構成されたカム機構により、ロータリーバルブ35の開度を気化器20の混合気絞り弁21の開度と連動させることができ、常に混合気の量と先導空気量とのバランスを保持して、最適な状態での燃焼制御を行うことができる。

[0062] 図5に示すロータリーバルブ35及び混合気絞り弁21の全開状態から、図2で示す操作レバー29を操作して混合気絞り弁21を閉弁方向、即ち、図5の時計回り方向に戻し回動させようとしたときには、図6で示している弁軸27に設けたバネ46と弁軸22に設けたバネ45のそれぞれの戻り力によってカム板28及びレバー23が回動し、ロータリーバルブ35及び混合気絞り弁21を閉弁方向への回動、即ち、ホームポジション状態への復帰を行わせることができる。

[0063] 例えば、弁軸22にゴミ等が入って正常に作動しないときには、バネ46によって戻り回動するカム板28のカム面28bによって接触子24が押圧され、レバー23を図5の時計回り方向に回動させることができる。逆に、弁軸27にゴミ等が入って正常に作動しないときには、接触子24によるカム面28aの押圧により、カム板28を図5の反時計回りに回動させることができる。

[0064] 仮に、例えば、弁軸27にゴミ等が入って正常に作動せず、しかも接触子24によるカム面28aへの押圧によってもカム板28が回動しないとき、即ち、先導空気制御弁が開いた状態で弁軸27が停止した場合でも、気化器20の混合気絞り弁21の開度が先導空気制御弁の開度に応じた適正な開度を維持することができる。このため、適正な燃料をシリンダに供給することができる。これにより、エンジンが過熱したり、過回転状態となったりすることにより生じるエンジンへのダメージを防ぐことができる。

[0065] また、例えば、弁軸22にゴミ等が入って正常に作動せず、しかもカム面28bの押圧によってもレバー23が回動しないときでも、上述の場合と同様に気化器20の混合気絞り弁21の開度を先導空気制御弁の開度に応じた適正な開度に維持しておくことができる。

[0066] これにより、弁軸22の開弁方向及び閉弁方向において、弁軸22と弁軸27とを強制

的に連動駆動することができ、弁軸22、27が正常に作動しないときでも、エンジンの異常状態を回避することができる。しかも、弁軸22、27に配設したバネ45、46の戻りバネ力を強くしなくとも、両バネ45、46のそれぞれの戻りバネ力を合力したものとして利用することができる。このため、図2に示す操作レバー29の操作力を増大させなくても、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動することができ、弁軸22、27が正常に作動しないときにおいても、エンジンの異常状態を回避することができる。

## 実施例 2

[0067] 図8、9は、伝導結合機構として歯車機構を用いた第2実施例の概略図を示している。また、図10、11は、歯車機構を用いた変形例の概略図を示している。第2実施例では、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動する伝導結合機構として歯車機構を用いた構成を除いて、他の構成は第1実施例と同様の構成を備えている。このため、第1実施例で用いた部材符号と同じ部材符号を用いることでその部材の説明を省略する。

[0068] 図8、9は、弁軸22に取り付けた歯車47と弁軸27に取り付けた歯車48とが直接的に噛合して弁軸22の回動が弁軸27の回動として連動駆動される構成を示している。図8、9には図示していないが、図6、図11に示すように弁軸22、27にはそれぞれバネ45、46が配設され、弁軸22、27に対して戻り力として閉弁方向の力を付与している。

[0069] 図8、9に示すように、略扇形形状の歯車47、48は円周の全周にわたって噛合部が形成されておらず、弁軸22、27の回動範囲で両歯車47、48が噛合することができる範囲のみ一部形成された形状を呈している。本発明の歯車機構における歯車47、48としては、円周の全周にわたって噛合部が形成された形状とすることもできるものである。

[0070] また、図8に示すように、歯車47における噛合部47aの一部が切り欠いた形状とすることにより、噛合部47aを切り欠いた区間を、先導空気制御弁を操作せずに気化器の混合気絞り弁21のみが開度することができる角度範囲として決定しておくことができる。この切り欠いた区間、離間した区間によってアイドリング時や始動時に先導空気がシリンダ内に流入するのを制御することができる。あるいは、略扇形形状の歯車

47の端部が歯車48から離間した非接触状態を、ホームポジションとして設定しておくこともできる。

[0071] 弁軸22、27の配置関係が平行状態に配されている場合や交差した状態、あるいはねじれ状態に配されているそれぞれの配置関係に応じて、歯車47、48の形状としては平歯車や傘歯車等の噛合部形状を構成することができる。

[0072] また、図10、11に示すように、歯車47と歯車48とを中間歯車49を介して連動駆動させることもできる。この場合には、図8、9に示した歯車に比して大径の歯車を使用することができる。この場合においても、図11に示すように、弁軸22、27にはそれぞれバネ45、46は配設され、弁軸22、27に対して戻り力として閉弁方向の力を付与している。

[0073] 更に、中間歯車49を歯車47に噛合する第1中間歯車と歯車48に噛合する第2中間歯車に分割し、第1中間歯車と第2中間歯車間に自在継ぎ手を介在させることで、弁軸22、27が交差又はねじれ状態に配置されているときでも、第1及び第2中間歯車の回転軸をそれぞれ弁軸22及び弁軸27と平行状態に配置することができる。

[0074] 図10、11に示すように中間歯車49を用いた場合でも、歯車47の中間歯車49と噛合する噛合部47aの一部を切り欠いた構成、あるいは非噛合区間を構成することで、先導空気制御弁を操作せずに気化器の混合気絞り弁21のみが開度することができる角度範囲を設定しておくことができる。

[0075] これにより、弁軸22の開弁方向及び閉弁方向において、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動することができ、弁軸22、27が正常に作動しないときでも、エンジンの異常状態を回避することができる。しかも、弁軸22、27に配設したバネ45、46の戻りバネ力を強くしなくとも、両バネ45、46の戻りバネ力の合力を利用することができる。このため、図2に示す操作レバー29の操作力を増大させなくても、弁軸22と弁軸27とを強制的に連動駆動することができ、弁軸22、27が正常に作動しないときにおいても、エンジンの異常状態を回避することができる。

### 産業上の利用可能性

[0076] 本発明は、層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の

開弁操作時も閉弁操作時も強制的に連動駆動させることのできる伝導結合機構を提供するものであるが、本発明の技術思想を適用することができる装置等に対しては、本発明の技術思想を適用することができる。

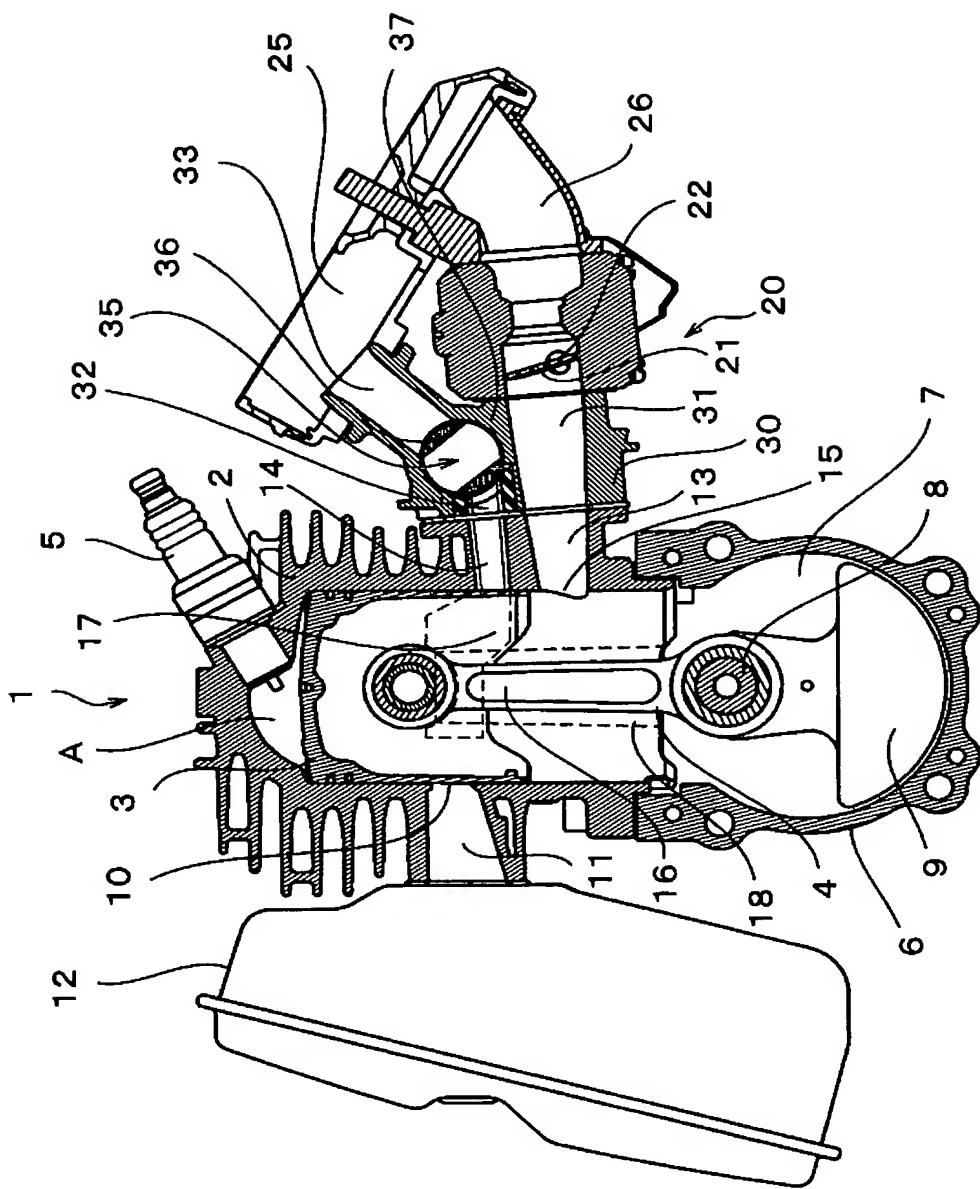
## 請求の範囲

[1] 層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、  
前記伝導結合機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の弁軸を、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の弁軸の往復回動によって強制的に連動駆動させるカム機構により構成されてなることを特徴とする伝導結合機構。

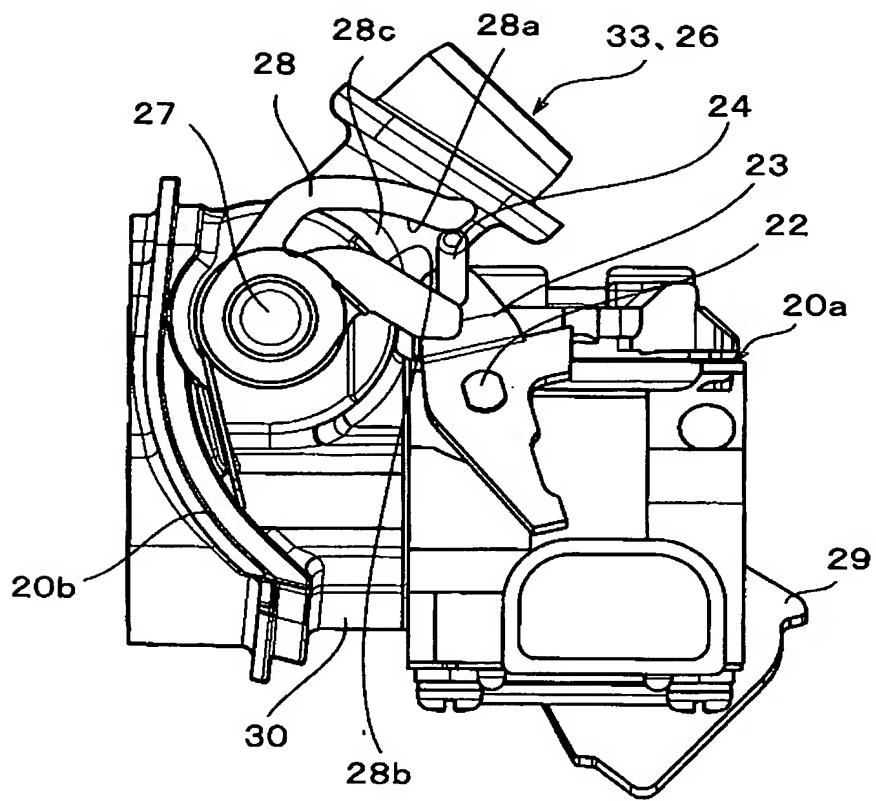
[2] 前記カム機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の弁軸に取り付けられ、該一方の弁軸と一体的に回動する、カム溝を有するカムと、  
先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の弁軸に取り付けられ、該他方の弁軸と一体的に回動する、前記カム溝と当接する接触子を有するレバーと、  
を備え、  
前記一方の弁軸及び他方の弁軸にそれぞれ配され、前記先導空気制御弁及び混合気絞り弁を閉弁方向に付勢するバネを備えてなることを特徴とする請求の範囲第1項記載の伝導結合機構。

[3] 層状掃気2サイクルエンジンの先導空気制御弁と気化器の混合気絞り弁とを連動駆動する伝導結合機構において、  
前記伝導結合機構が、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の一方の軸を、先導空気制御弁又は混合気絞り弁の他方の軸の往復回動によって強制的に連動駆動させる歯車機構により構成されてなることを特徴とする伝導結合機構。

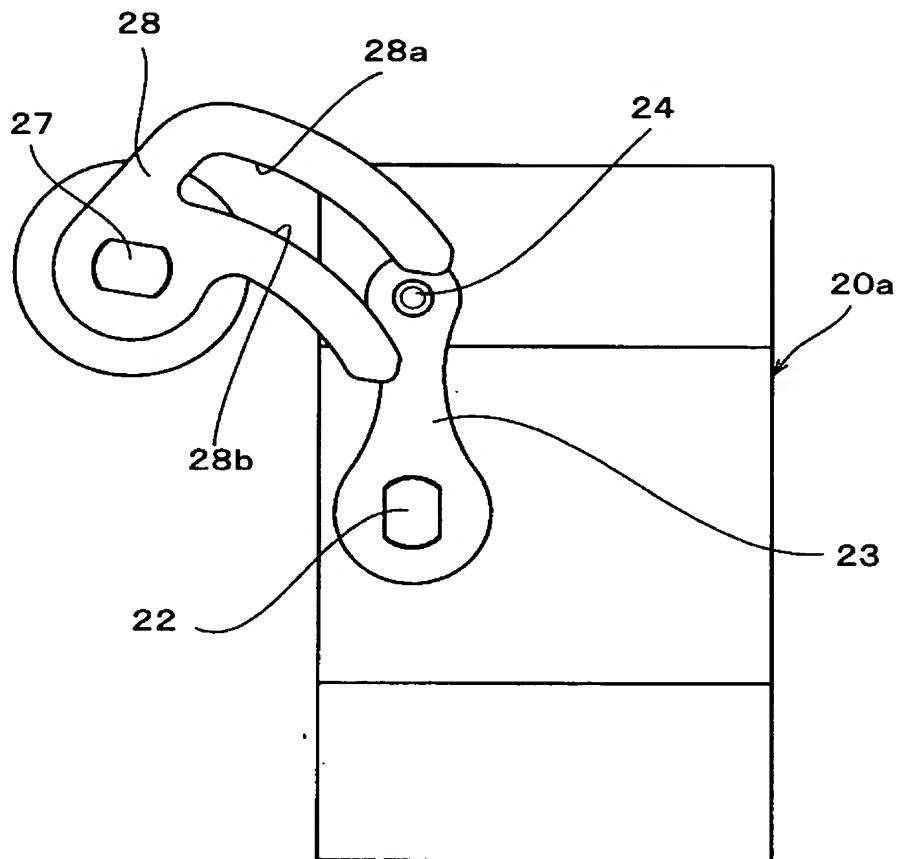
[図1]



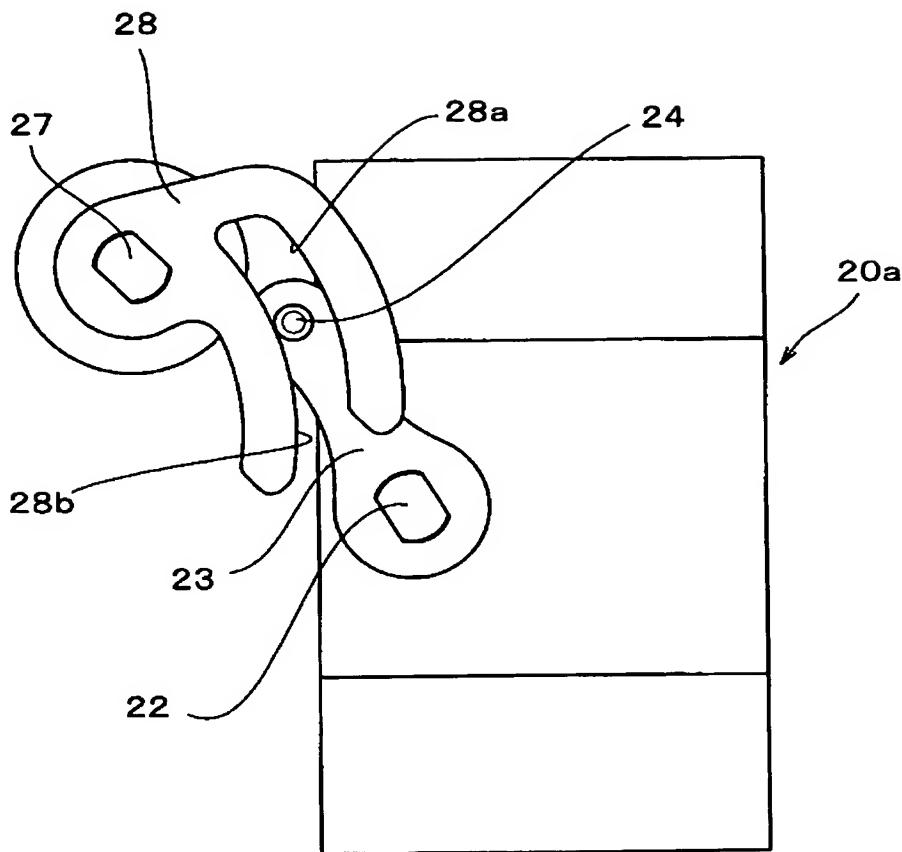
[図2]



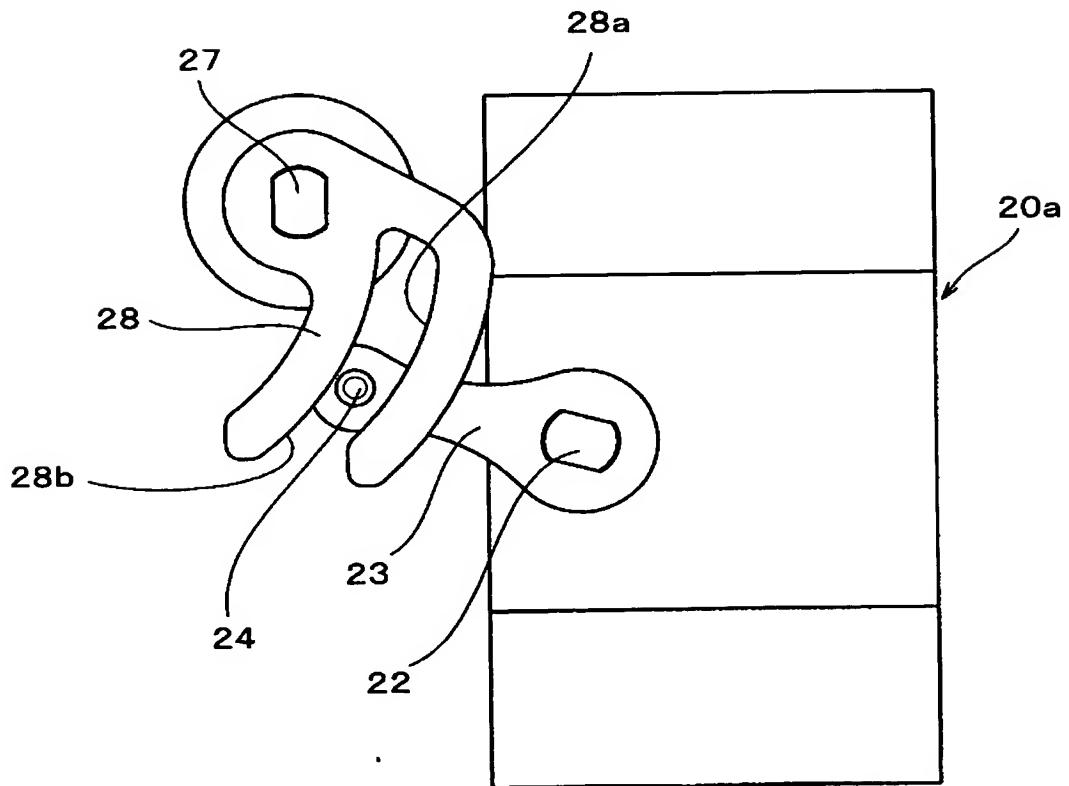
[図3]



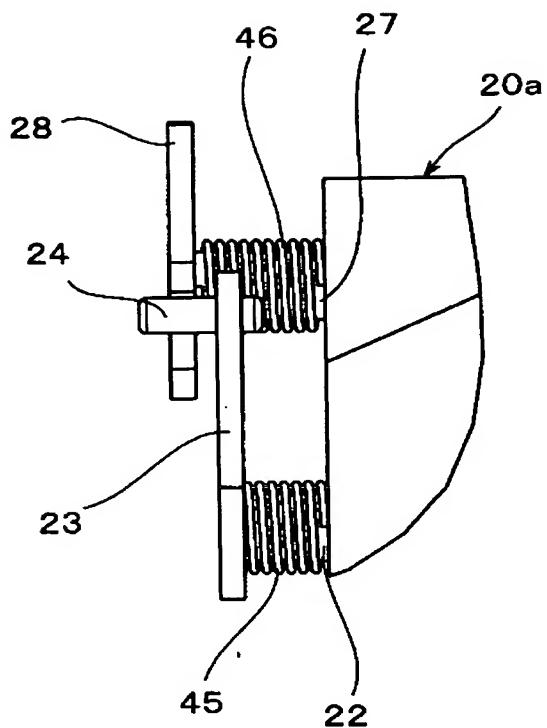
[図4]



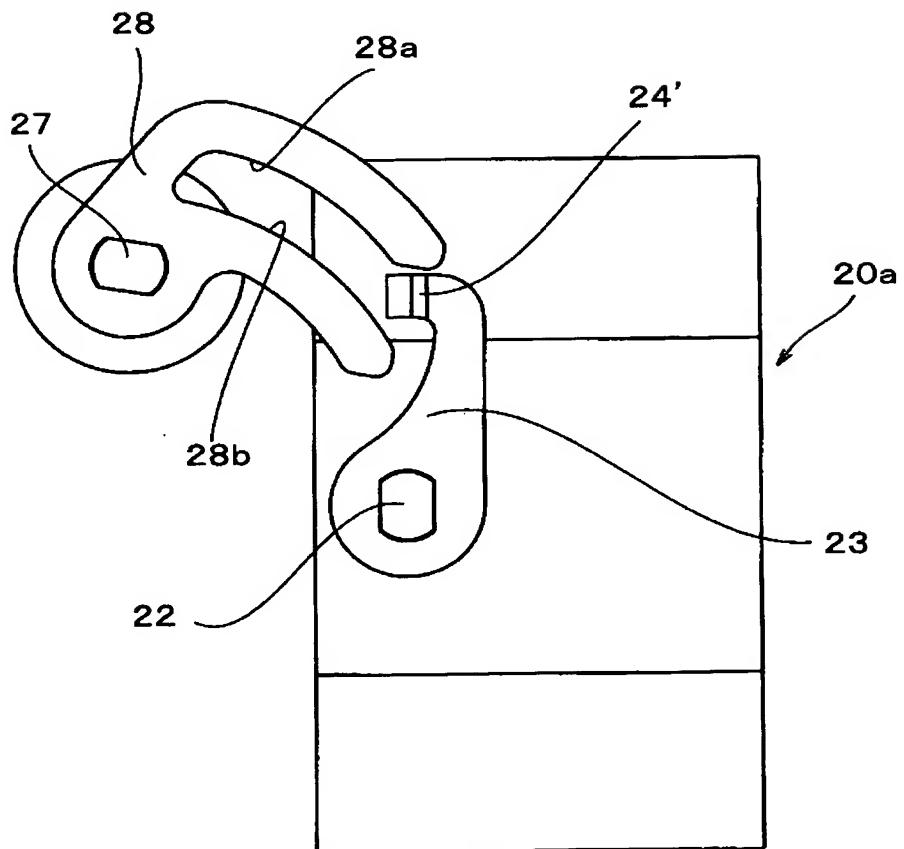
[図5]



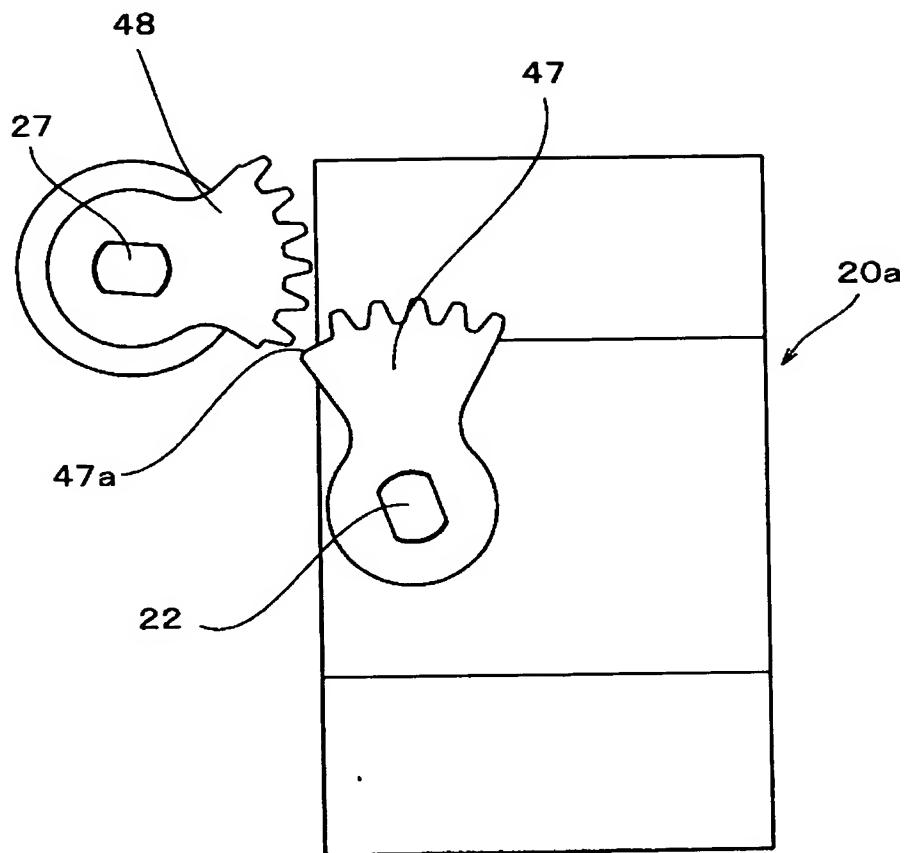
[図6]



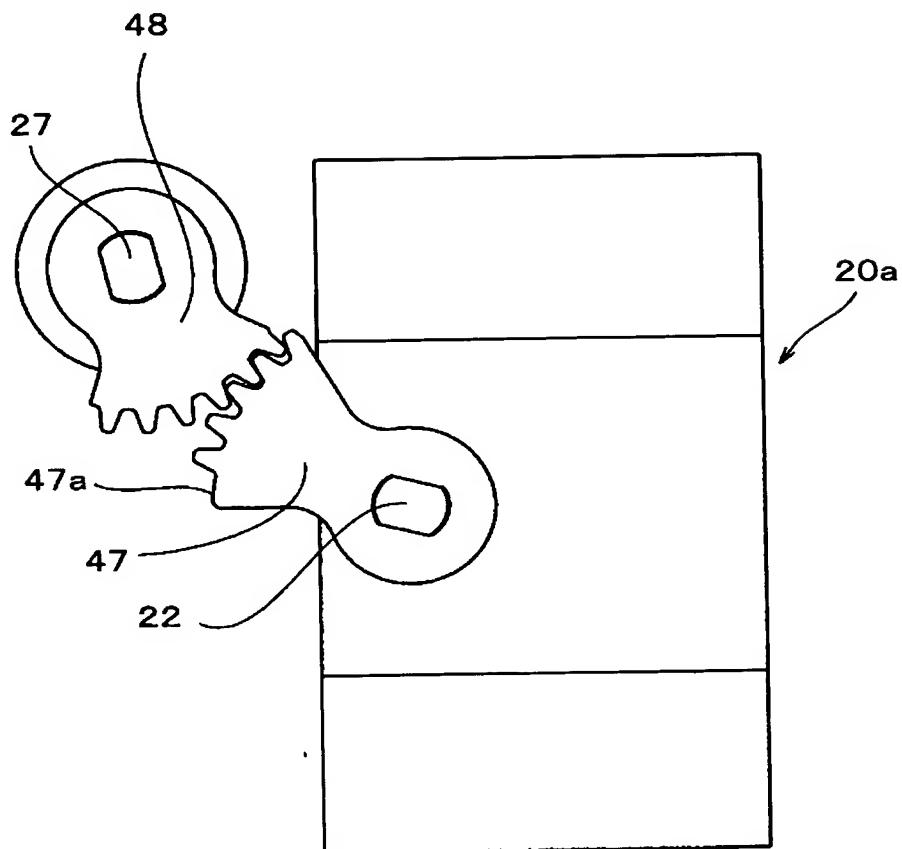
[図7]



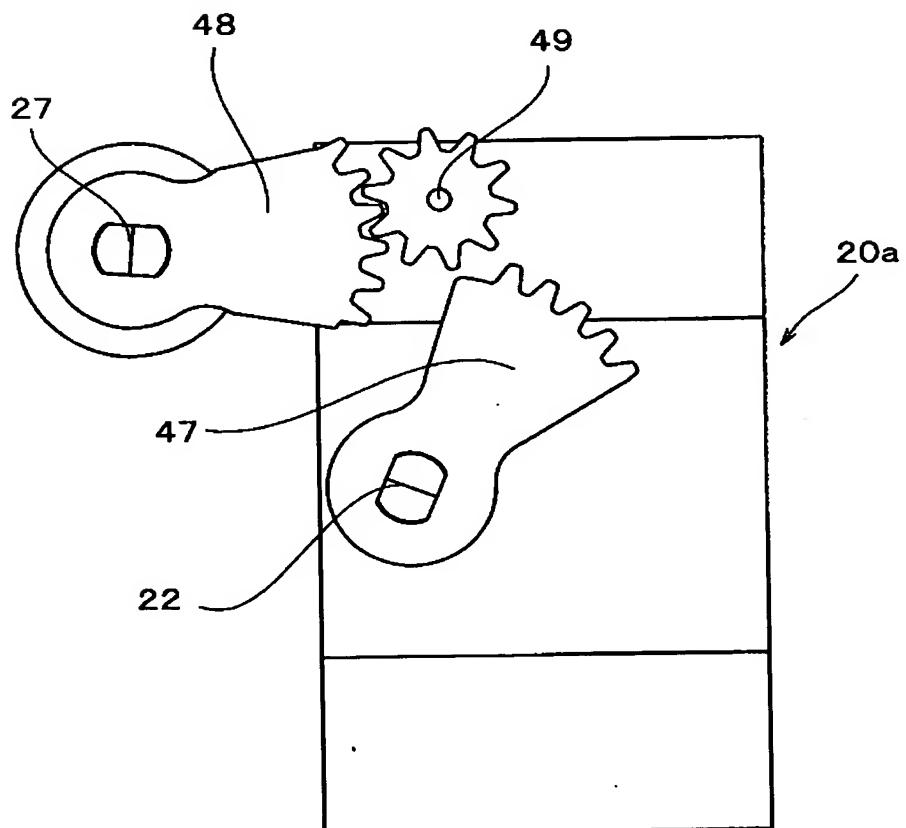
[図8]



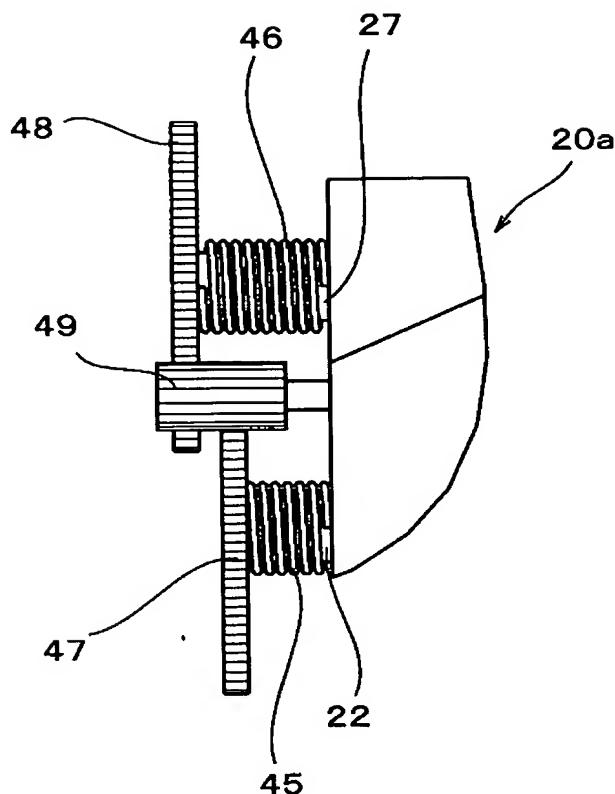
[図9]



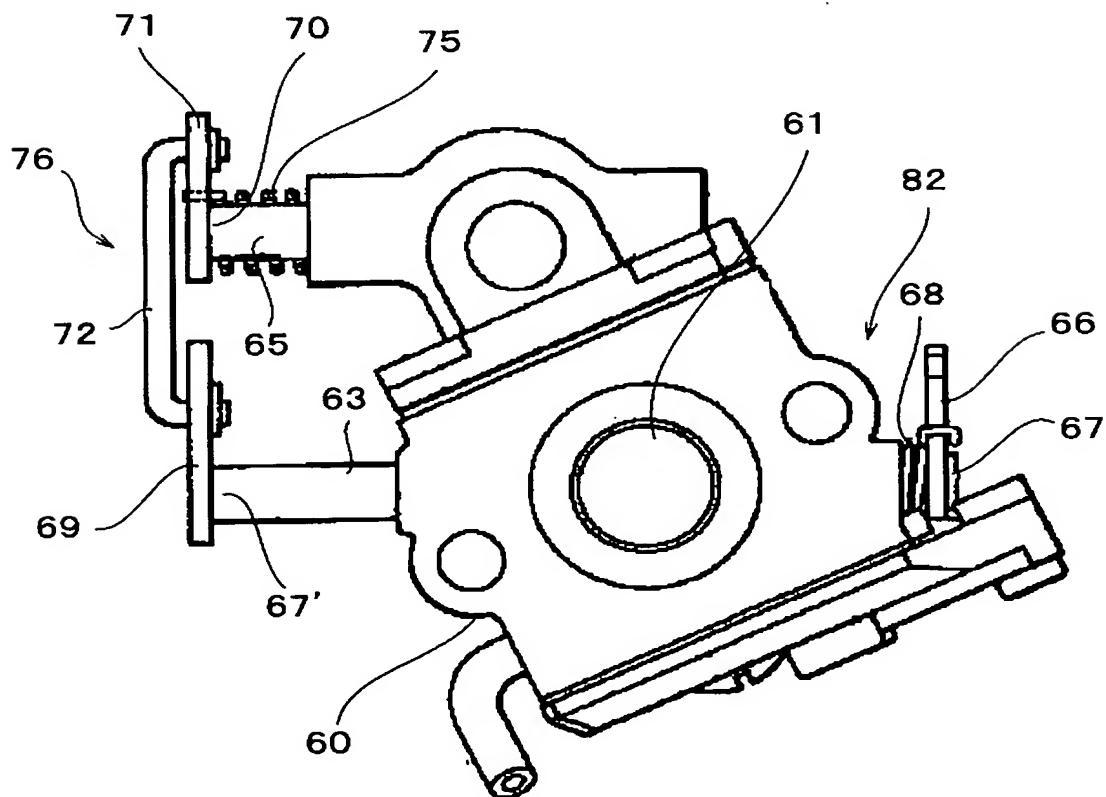
[図10]



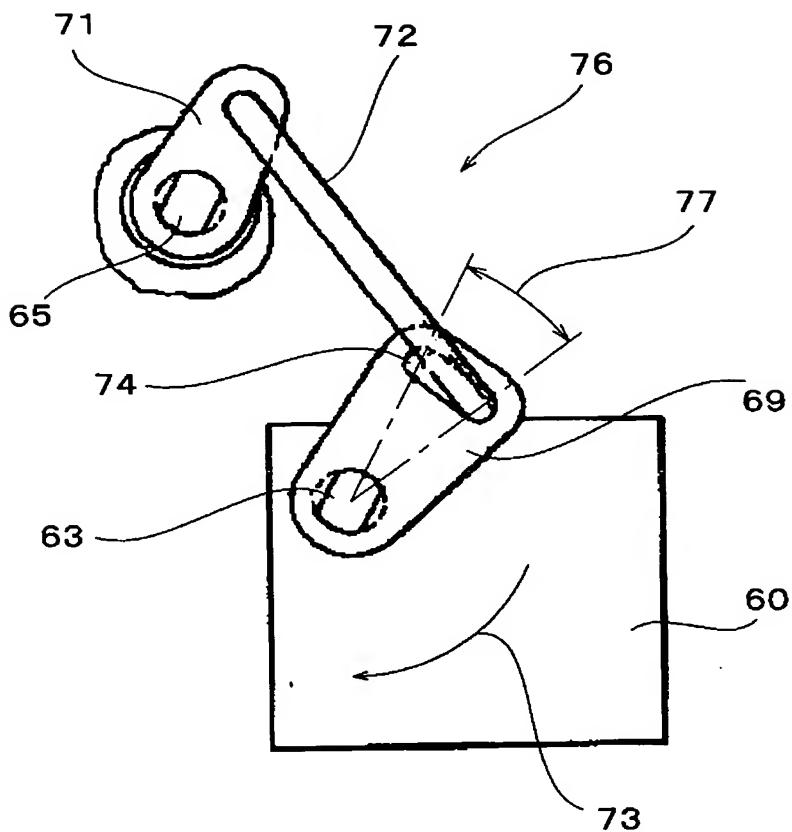
[図11]



[図12]



[図13]



[図14]

